



Jurnal Cakrawala Bahari

Journal homepage: <http://jurnal.poltekpelsumbar.ac.id/index.php/jcb>



Analisis Keterlambatan Penerbitan PKKA Terhadap Pembuatan Warta Kedatangan MV. MANZANILO di Balikpapan Coal Terminal

Cristian Jeferson Siringoringo^{1*}, Jose Beno²

¹Student of Diploma IV of Sea Transportation Study Program, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

²Lecturer of Diploma IV Program Marine Transportation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Article Info

Article history:

Received Jun 12th, 2025

Revised Aug 20th, 2025

Accepted Oct 26th, 2025

Keyword:

PKKA

Warta Kedatangan

MV. Manzanilo

Balikpapan Coal Terminal

ABSTRACT

The Issuance of Foreign Ship Agency Approval (PKKA) is one of the essential documents in the process of a ship's arrival at the port, as it serves as the legal basis for agents in carrying out services for foreign vessels. However, in practice, delays in the issuance of PKKA often occur, which affects other administrative processes, including the preparation of the ship arrival notice. This study aims to analyze the factors causing delays in PKKA issuance and their impact on the preparation of the arrival notice in the case of MV. Manzanilo at the Balikpapan Coal Terminal. The research method used is a descriptive qualitative approach with data collection techniques through observation, interviews, and document studies. The data were analyzed by comparing the standard procedures for PKKA issuance with the practices occurring in the field. The results of the study show that delays in PKKA issuance are caused by incomplete or mismatched documents, limited coordination between agents and relevant authorities, as well as technical issues in the online application system. The impact of these delays is the obstruction of the preparation of the arrival notice, which in turn can disrupt the accuracy of ship service schedules and reduce the operational efficiency of the terminal. The conclusion of this study is that the effectiveness of the PKKA issuance process significantly influences the smoothness of ship arrival administration. Therefore, improvements in inter-agency coordination, optimization of digital systems, and enforcement of administrative discipline by agents are required to minimize delays in the future.



© 2021 The Authors. Published by Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

This is an open access article under the CC BY-NC-SA license

(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0>)

Corresponding Author:

Author Name: Cristian Jeferson Siringoringo

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Email: christiansiringoringo905@gmail.com

Pendahuluan

Indonesia sebenarnya memiliki potensi besar dalam sumber daya batu bara, terutama di Kalimantan dan Sumatra. Berdasarkan perkiraan Badan Geologi Nasional, cadangan batu bara Indonesia masih mencapai 160 miliar ton yang belum ditambang, sebagian besar

terdapat di Kalimantan Timur dan Sumatra Selatan.(Ricardianto dkk., 2023) Balikpapan Coal Terminal (BCT) adalah salah satu terminal batu bara terbesar di Indonesia yang berlokasi di Kota Balikpapan, Kalimantan Timur. Terminal ini dikelola oleh PT Dermaga Perkasapratama, anak perusahaan PT Indika Energy Tbk, yang berfokus pada kegiatan logistik dan pelayanan bongkar muat batu bara. BCT memiliki peran strategis sebagai hub ekspor batu bara dari berbagai tambang di Kalimantan menuju pasar internasional, khususnya negara-negara di Asia. Fasilitas yang dimiliki terminal ini cukup modern, mulai dari conveyor system, stockpile, hingga shiploader dengan kapasitas besar, sehingga mampu menangani jutaan metrik ton batu bara per tahun. Keberadaan BCT tidak hanya berkontribusi pada perekonomian nasional melalui devisa ekspor, tetapi juga memberikan dampak langsung bagi perkembangan industri dan lapangan kerja di Kalimantan Timur.

MV. MANZANILO adalah sebuah kapal niaga yang berfungsi sebagai sarana transportasi laut untuk mengangkut komoditas, khususnya di sektor pertambangan dan energi. Kapal ini berjenis bulk carrier, yaitu kapal pengangkut curah kering seperti batu bara, bijih besi, atau hasil tambang lainnya dalam jumlah besar. pemanfaatan kapal bulk carrier secara lebih efektif serta mengatasi hambatan spesialisasi kapal melalui pengembangan metode penataan dan pengangkutan muatan alternatif, serta cara untuk mencapai pemuatan kapal yang optimal (Чечя, 2019). Kehadiran MV. MANZANILO di pelabuhan, termasuk di Balikpapan Coal Terminal, menunjukkan perannya yang penting dalam rantai distribusi logistik batu bara dari Indonesia menuju berbagai negara tujuan ekspor. Kapal ini dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat sesuai standar internasional agar proses pengangkutan barang berjalan aman, efisien, dan sesuai ketentuan maritim. Dengan kapasitas angkut yang besar, MV. MANZANILO mendukung kelancaran ekspor hasil tambang Indonesia sekaligus memperkuat posisi strategis Indonesia di pasar energi global. MV MANZANILLO adalah kapal pengangkut curah (bulk carrier) yang dibangun pada tahun 2001, saat ini berusia sekitar 24 tahun dan berlayar di bawah bendera Liberia. Kapal ini memiliki panjang keseluruhan sekitar 225 meter dan lebar $\pm 32,2$ meter, dengan kapasitas deadweight mencapai 74.247 metrik ton, menjadikannya cukup besar untuk angkutan ekspor massal seperti batu bara. Dengan gross tonnage sebesar 38.928, kapal ini juga dilengkapi 7 hold dan 7 hatch, memberi kapasitas volumetrik besar untuk komoditas curah seperti bijih atau gandum. MV MANZANILLO dirancang sebagai gearless bulk carrier, sehingga kegiatan bongkar muat tergantung pada fasilitas pelabuhan (seperti crane dan shiploader) untuk operasional efisien. Fasilitas volumetrik seperti kapasitas grain hingga 87.500 m³ dan bale hingga 86.300 m³ menunjukkan kapal ini sangat cocok untuk pengangkutan curah dalam jumlah besar, mendukung logistik global.

Warta Kedatangan adalah dokumen resmi yang diterbitkan oleh pihak otoritas pelabuhan sebagai informasi mengenai rencana kedatangan kapal di suatu terminal atau pelabuhan. Dokumen ini berisi data penting seperti nama kapal, ukuran kapal, asal dan tujuan pelayaran, jenis serta jumlah muatan, hingga estimasi waktu kedatangan dan sandar. Fungsi utamanya adalah memberikan kepastian jadwal sehingga seluruh pihak yang terlibat, mulai dari operator terminal, agen pelayaran, bea cukai, hingga penyedia jasa bongkar muat dapat melakukan persiapan lebih awal. Tanpa adanya warta kedatangan, potensi terjadinya hambatan operasional seperti penumpukan muatan, keterlambatan bongkar muat, hingga konflik jadwal sandar kapal bisa meningkat. Oleh karena itu, warta kedatangan memiliki peran krusial dalam menjaga kelancaran arus logistik maritim serta efisiensi aktivitas di pelabuhan. Pengajuan warta kedatangan kapal melalui Inaportnet atau SSm Pengangkut. Pada proses pengajuan warta kedatangan proses yang dilakukan

yaitu mengunggah dokumen sertifikat kapal dan rencana waktu kedatangan kapal.(Amananti, 2024)

Kendala yang dihadapi dalam pembuatan Warta Kedatangan Kapal umumnya berkaitan dengan faktor administrasi, teknis, maupun operasional. Pertama, sering terjadi keterlambatan penerbitan dokumen PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing) yang merupakan syarat utama dalam proses penyusunan warta kedatangan, sehingga menghambat kelancaran informasi resmi. Kedua, adanya ketidaksesuaian data antara dokumen yang diserahkan agen kapal dengan informasi aktual di lapangan dapat menimbulkan revisi berulang yang memperpanjang waktu penerbitan. Ketiga, kendala teknis seperti gangguan sistem komunikasi dan teknologi informasi di pelabuhan juga dapat menghambat distribusi warta kedatangan kepada pihak terkait. Selain itu, faktor koordinasi antar instansi seperti syahbandar, agen kapal, dan operator terminal sering kali menjadi hambatan apabila tidak berjalan sinkron. Kendala-kendala ini dapat berdampak pada keterlambatan distribusi informasi kepada pengguna jasa, yang pada akhirnya mempengaruhi kelancaran operasi bongkar muat dan jadwal pelayaran kapal berikutnya. Menurut (Ronzon dkk., 2025) kendala sistem seperti pemeliharaan aplikasi dan gangguan jaringan internet dalam pembuatan warta kedatangan. Terdapat beberapa kendala, yakni faktor internal yang berkaitan dengan Sumber Daya Manusia (SDM) dan jaringan internet, selain itu dari segi faktor eksternal, aplikasi SIMLALA sering mengalami gangguan pada sistem dan perubahan jadwal kapal. (Ginting, 2024)

PKKA adalah singkatan dari Persetujuan Keagenan Kapal Asing, yaitu dokumen resmi yang diterbitkan oleh otoritas pelabuhan atau instansi terkait sebelum kapal asing dapat memasuki wilayah perairan dan bersandar di pelabuhan Indonesia. Dokumen ini berfungsi sebagai bentuk pengendalian dan pengawasan terhadap lalu lintas kapal asing guna menjaga keamanan, kedaulatan, serta kelancaran operasional pelabuhan. Penerbitan PKKA biasanya melibatkan pemeriksaan administrasi, kelengkapan dokumen kapal, serta tujuan kedatangan kapal tersebut. Tanpa adanya PKKA, kapal asing tidak diperbolehkan melakukan kegiatan bongkar muat ataupun sandar di dermaga, sehingga dokumen ini memiliki posisi yang sangat krusial. Oleh karena itu, keterlambatan dalam penerbitan PKKA dapat berakibat pada terhambatnya jadwal kapal, biaya tambahan operasional, hingga gangguan dalam rantai logistik pelabuhan. Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) merupakan suatu syarat berupa surat yang didapat dari sistem yang telah dibuat oleh Kementerian Perhubungan. surat ini berguna ketika pihak Shipping Agency yang bertugas mengageni kapal asing di Pelabuhan Indonesia, atau ditunjuk pemilik kapal untuk menjalankan tugas (Erika Situmorang dkk., 2024)

Keterlambatan dalam penerbitan PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing) dapat menimbulkan dampak signifikan terhadap kelancaran operasional kapal di pelabuhan. Pertama, proses administrasi yang terlambat akan menghambat penerbitan dokumen resmi lain, seperti Warta Kedatangan Kapal, sehingga kapal tidak dapat segera melakukan aktivitas bongkar muat. Kedua, keterlambatan ini bisa menambah biaya operasional, misalnya biaya demurrage atau denda akibat kapal menunggu izin sandar. Ketiga, jadwal pelayaran dan distribusi logistik menjadi terganggu, yang pada akhirnya dapat memengaruhi rantai pasok barang, khususnya komoditas ekspor seperti batu bara. Selain itu, keterlambatan penerbitan PKKA juga dapat menurunkan citra pelayanan pelabuhan dan menimbulkan ketidakpercayaan dari pihak pemilik kapal maupun mitra internasional. kendala seperti kesalahan penginputan data, jam operasional sistem yang terbatas, dan kebutuhan revisi dokumen. Semua hambatan ini berkontribusi terhadap

keterlambatan penerbitan PKKA, yang pada gilirannya menghambat operasional kapal. (Primadi & Kurniawan, 2025) Dengan demikian, ketepatan waktu penerbitan PKKA sangat penting untuk menjaga kelancaran, efisiensi, dan reputasi operasional pelabuhan. Dikarenakan ada nya dampak oleh sebab itu peneliti akan menganalisis penyebab dan cara penyelesaiannya dalam mengatasi keterlambatan penerbitan PKKA terhadap pembuatan warta kedatangan MV. MANZANILO di Balikpapan Coal Terminal

Kajian Pustaka

SSm Pengangkut merupakan singkatan dari Single Submission Pengangkut, sebuah sistem daring terintegrasi yang dikembangkan oleh Lembaga National Single Window (LNSW) bersama beberapa instansi seperti Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Kementerian Perhubungan, Imigrasi, serta Kementerian Kesehatan. Sistem ini menjadi bagian dari upaya membangun ekosistem logistik nasional yang efisien, yang dikenal dengan National Logistic Ecosystem (NLE) (Amananti, 2024) Dalam sistem SSM pengangkut (Sistem Statistika Muatan/Pelayaran), istilah warta kedatangan merujuk pada pemberitahuan resmi mengenai kedatangan kapal di suatu pelabuhan. Secara umum, warta kedatangan berisi informasi penting, seperti: Identitas kapal (nama, bendera, nomor IMO), Tanggal dan jam kedatangan kapal di pelabuhan, Dermaga atau lokasi sandar, Jenis muatan yang dibawa, Status kapal (misalnya: kosong, bermuatan, transit), Rencana kegiatan bongkar muat. Fungsinya dalam SSM pengangkut: Administratif & Statistik → menjadi dasar pencatatan pergerakan kapal serta arus barang di pelabuhan, Koordinasi operasional → memberi informasi kepada otoritas pelabuhan, bea cukai, syahbandar, dan operator terminal untuk persiapan bongkar muat. (Erika Situmorang dkk., 2024) Keselamatan & keamanan → memastikan kapal terdaftar secara resmi sebelum melakukan aktivitas di pelabuhan, Monitoring → mendukung transparansi data kedatangan kapal untuk laporan trafik dan kinerja pelabuhan Aplikasi SSM Pengangkut merupakan platform digital terintegrasi untuk pengajuan dokumen kapal (kedatangan/keberangkatan) melalui sistem satu pintu (LNSW/Inaportnet). Sistem ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan dengan mengurangi pengulangan data dan mempersingkat proses clearance. Implementasinya telah bergulir sejak 2022 dan diperluas secara signifikan hingga 2024, mendukung modernisasi ekosistem logistik nasional.

Kesimpulan nya warta kedatangan kapal adalah dokumen atau laporan resmi kedatangan kapal yang wajib disampaikan ke sistem SSM sebagai bagian dari tata kelola pergerakan kapal dan muatan di pelabuhan. PKKA biasanya merupakan singkatan dari Persetujuan Keagenan Kapal Asing. Sedangkan Penerbitan PKKA adalah proses penerbitan izin resmi dari pemerintah Indonesia (melalui Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut) bagi kapal asing yang akan melakukan kegiatan tertentu di perairan Indonesia. Laporan secara elektronik melalui laman Inaportnet atau INSW (Indonesia National Single Window) yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut, penyelenggara angkutan laut, ataupun agen kepada penyelenggara pelabuhan dan Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB). (Hidayat, 2023)

Tujuan PKKA Mengawasi dan mengendalikan kegiatan kapal asing di wilayah perairan Indonesia. Memastikan kegiatan kapal asing sesuai peraturan hukum nasional dan tidak

merugikan kepentingan negara. Menjamin aspek keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan laut. Kegiatan yang memerlukan PKKA biasanya meliputi Survei seismik, geologi, dan geofisika. Pemasangan kabel atau pipa bawah laut. Kegiatan pengeboran eksplorasi migas. Offshore construction (pembangunan/instalasi lepas pantai). Penelitian kelautan oleh kapal riset asing. (Erika Situmorang et al., 2024) Proses penerbitan PKKA, Permohonan diajukan oleh perusahaan atau instansi pengguna jasa kapal asing ke Dirjen Perhubungan Laut, Melampirkan dokumen seperti rencana kegiatan, data kapal, izin usaha, hingga rekomendasi instansi teknis terkait, Evaluasi dan verifikasi dilakukan oleh pihak Kemenhub. Jika disetujui, diterbitkan PKKA sebagai izin resmi. Dengan demikian, Penerbitan PKKA adalah langkah administratif dan legal untuk memberikan izin kegiatan kapal asing di wilayah perairan Indonesia agar sesuai hukum dan kepentingan nasional. Instansi – Instansi yang terkait dalam proses penerbitan Dokumen Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA).

Instansi – instansi yang relevan atau dapat dihubungi saat menghadapi kendala dalam proses penerbitan dokumen persetujuan keagenan kapal asing dan pendaftaran kapal masuk Direktur Jenderal Perhubungan Laut Bertanggung jawab untuk merumuskan dan menjalankan kebijakan serta standar teknis dalam bidang perhubungan laut Dalam menjalankan tugasnya, Direktur Jenderal Perhubungan Laut berperan sebagai Perumusan kebijakan di bidang perhubungan laut, Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan laut, Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang perhubungan laut, Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan laut (Menteri Perhubungan, 2015). Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) KSOP memiliki tanggung jawab untuk mengawasi dan menegakkan hukum terkait keselamatan dan keamanan pelayaran, mengkoordinasikan aktivitas pemerintah di pelabuhan, serta mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan di pelabuhan yang dijalankan secara komersial. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) bertugas sebagai berikut : Pelaksanaan pengawasan serta memastikan kepatuhan terhadap standar kelautan kapal, proses sertifikasi kapal, upaya pencegahan pencemaran yang berasal dari kapal Melakukan pemeriksaan terhadap manajemen keselamatan yang diterapkan di kapal Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan proses bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, pembangunan infrastruktur dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Melakukan inspeksi terhadap kecelakaan kapal, tindakan pencegahan dan pemadam kebakaran di pelabuhan, penanganan keadaan darurat di laut, melaksanakan upaya perlindungan lingkungan di perairan, dan menegakkan hukum terkait keselamatan dan keamanan pelayaran

Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menggambarkan dan memahami faktor-faktor, proses, dan konsekuensi keterlambatan penerbitan PKKA (Pemberitahuan Kelayakan Kapal dan Awak) terhadap pembuatan Warta Kedatangan MV. MANZANILO di Balikpapan Coal Terminal. Pendekatan kualitatif dipilih karena tujuan penelitian adalah memperoleh gambaran mendalam tentang pengalaman, persepsi, dan praktik pelaku terkait proses pembuatan warta kedatangan.

TABEL 1.1 IDENTITAS INFORMAN

NO	NAMA	JABATAN	JENIS KELAMIN	INSTANSI
1	Melky Butar Butar	Kepala Cabang	L	PT. ITL Shipping Agency
2	Surya Aditya	Kepala Operasional	L	PT. ITL Shipping Agency
3	Genitya Ajakra Rahbani	Staf Keuangan	P	PT. ITL Shipping Agency
4	Yosepan Gilberth Simamora	Agen Boarding	L	PT. ITL Shipping Agency
5	Galuh Arlanda	Agen Boarding	L	PT. ITL Shipping Agency
6	Risky Situmorang	Staf Lapangan	L	PT. Bayan Resources
7	Hendry	PIC GA	L	PT ITL
8	Nico	PIC GA	L	PT ITL
9	Pesha	PIC GA	L	PT ITL
10	Arif	Korlap Terminal	L	PT. Bayan Resources

TABEL 1.2 INSTRUMEN WAWANCARA

NO	KOMPONEN	PERNYATAAN
1	Alur Penerbitan PKKA	Dapatkah Anda menjelaskan secara singkat bagaimana prosedur penerbitan PKKA di Balikpapan Coal Terminal?
2	Pengalaman Keterlambatan	Apakah Anda pernah mengalami keterlambatan dalam penerbitan PKKA? Jika ya, mohon ceritakan kasus atau contoh spesifiknya?
3	Faktor Administratif	Menurut Anda, sejauh mana kelengkapan dokumen mempengaruhi kecepatan penerbitan PKKA?
4	Faktor Teknis dan Sistem	Apakah terdapat kendala teknis (misalnya sistem online, peralatan, atau koordinasi internal) yang memicu keterlambatan?
5	Komunikasi Antar Pihak	Bagaimana komunikasi antara agen kapal, pihak terminal, dan instansi terkait saat proses penerbitan PKKA berlangsung?
6	Dampak Operasional	Apa dampak keterlambatan penerbitan PKKA terhadap pembuatan Warta Kedatangan dan operasional kapal MV. MANZANILO?
7	Solusi yang Pernah Diterapkan	Apakah ada langkah yang pernah dilakukan untuk mengurangi keterlambatan penerbitan PKKA? Jika ada, sejauh mana langkah tersebut efektif?
8	Rekomendasi Perbaikan	Menurut Anda, apa upaya yang perlu dilakukan agar penerbitan PKKA dapat berjalan lebih cepat dan efektif di masa mendatang?

NO	KOMPONEN	INDIKATOR/TUJUAN
1	Alur Penerbitan PKKA	Mengetahui alur proses dan mekanisme formal yang berlaku dalam penerbitan PKKA.
2	Pengalaman Keterlambatan	Menggali pengalaman nyata dan identifikasi frekuensi atau pola keterlambatan.
3	Faktor Administratif	Mengidentifikasi peran kelengkapan dokumen sebagai faktor penyebab keterlambatan.
4	Faktor Teknis dan Sistem	Mengetahui sejauh mana aspek teknis dan sistem memengaruhi kelancaran penerbitan PKKA.
5	Komunikasi Antar Pihak	Menganalisis efektivitas komunikasi dan koordinasi antar pihak terkait.
6	Dampak Operasional	Memahami konsekuensi nyata terhadap operasional kapal dan terminal.
7	Solusi yang Pernah Diterapkan	Mengidentifikasi strategi yang sudah ada serta mengevaluasi efektivitasnya.
8	Rekomendasi Perbaikan	Mendapatkan masukan langsung sebagai rekomendasi perbaikan sistem.

TABEL 1.3 OBSERVASI LAPANGAN

Hasil & Pembahasan

Berdasarkan pengumpulan data lapangan melalui wawancara dengan 3 narasumber Kepala Cabang, Staf Operasional dan Agen Onboard serta observasi, dan telaah dokumen, diperoleh hasil sebagai berikut:

Durasi keterlambatan penerbitan PKKA

Dokumen PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing) yang seharusnya diterbitkan dalam waktu minimal 2x24 jam & maksimal 1x24 jam sebelum kedatangan kapal mengalami keterlambatan rata-rata 8–24 jam dari waktu kedatangan kapal Terdapat 3 kejadian keterlambatan signifikan pada periode penelitian, salah satunya MV. MANZANILLO 8 jam setelah kapal tiba baru terbit nya pkka

Sehingga mempengaruhi proses pembuatan warta kedatangan.

Dampak terhadap pembuatan Warta Kedatangan

Dampak Operasional Turun di Pelabuhan/Terminal, Perencanaan tambat (berth planning) terganggu Tanpa warta yang sah, terminal ragu mengunci slot tambat; ini bisa menggeser urutan sandar dan memicu antrian. Penjadwalan pemanduan & tunda Pilot dan tug boat disusun berdasarkan warta resmi. Keterlambatan warta → penjadwalan diulang, potensi kehilangan “window” air pasang atau trafik. Penyiapan peralatan & tenaga kerja Crane/shiploader, tally, checker, dan stevedore dijadwalkan dari informasi warta. Telat warta → kesiapan SDM & alat tidak optimal, idle time meningkat. Koordinasi antarinstansi Bea Cukai, Imigrasi, Karantina, dan Kesyahbandaran menunggu warta sebagai trigger internal. Telat warta → clearance awal (dokumen, manifest, crew list, kesehatan kapal) ikut mundur. Perencanaan logistik darat Truk/kereta/stockyard menunggu kepastian ETA di warta. Telat → mismatch armada, antrean gate/yard, atau kekosongan muatan.

Terjadinya perbedaan waktu Pilot On Board di sistem dengan waktu Pilot On Board di SOF Time Sheet
 Terjadinya perbedaan waktu shifting/ perpindahan kapal di sistem dengan waktu Pilot On Board di Statement Of Fact (SOF) Time Sheet

Dampak Administratif & Kepatuhan

Risiko ketidakpatuhan : SLA internal/aturan lokal tentang batas waktu penyampaian warta bisa terlewat → potensi teguran atau sanksi administratif.

Kredibilitas agen : Terminal/otoritas menilai kinerja agen dari ketepatan warta. Keterlambatan berulang menurunkan kepercayaan dan peluang penunjukan di call berikutnya.

Kualitas data & jejak audit : Perubahan berulang pada warta meningkatkan peluang salah data (nama kapal, voyage, muatan, ETA/ATA), menyulitkan rekonsiliasi dan audit trail.

Dampak Finansial (Tidak Langsung tetapi Nyata) : Biaya keterlambatan kapal Slot sandar lewat → waktu tunggu bertambah → potensi biaya tambahan (mis. demurrage/port stay lebih lama). Inefisiensi terminal Idle equipment/tenaga kerja karena jadwal berubah mendadak. Biaya operasional per ton naik.

Biaya administrasi tambahan Rework, overtime staf, dan komunikasi darurat (telepon/email ulang ke banyak pihak). Terjadinya selisih biaya tarif antara Statement Of Fact (SOF) Time Sheet dan Pranota dari Pelindo / Badan Usaha Pelabuhan Dampak pada Keselamatan & Keamanan

Kesiapan SAR/Port Security Tanpa warta tepat waktu, unit keselamatan tidak mendapat notifikasi awal—menurunkan kesiapsiagaan saat kapal tiba. Pengelolaan risiko cuaca & trafik Informasi ETA resmi dari warta memandu mitigasi risiko (mis. cuaca buruk). Telat warta → keputusan mitigasi terlambat. Faktor penyebab keterlambatan Faktor administrasi: kelengkapan dokumen dari pihak agen kapal tidak lengkap saat pengajuan awal. Koordinasi antar instansi: keterlambatan verifikasi oleh otoritas terkait sebelum PKKA disetujui. Gangguan teknis: sistem komunikasi internal mengalami downtime pada salah satu hari pengamatan.

Konsekuensi operasional Gangguan Jadwal Kedatangan Kapal

Kapal yang belum memperoleh PKKA tidak dapat diproses dalam sistem Inaportnet, sehingga Warta Kedatangan Kapal juga tertunda. Hal ini menyebabkan jadwal kedatangan kapal ke pelabuhan terganggu. Kapal yang sudah berada di area tunggu (anchorage) harus menunggu lebih lama hingga dokumen lengkap. Penundaan tersebut dapat menyebabkan terjadinya antrian kapal di perairan sekitar pelabuhan, yang berdampak pada efisiensi arus lalu lintas kapal.

Keterlambatan Penjadwalan Bongkar Muat

Pembuatan Warta Kedatangan menjadi dasar bagi operator terminal untuk menyusun rencana kerja bongkar muat (RKBM). Jika PKKA terlambat diterbitkan, maka RKBM tidak dapat segera dipastikan. Hal ini mengakibatkan ketidakaturan jadwal bongkar muat, penundaan alokasi alat bongkar (crane, conveyor, dan peralatan lainnya), serta gangguan pada koordinasi tenaga kerja bongkar muat.

Kerugian Finansial bagi Pemilik Kapal dan Pemilik Muatan

Setiap penundaan kedatangan kapal menimbulkan biaya tambahan, seperti: Biaya demurrage (denda keterlambatan yang harus dibayar pemilik muatan kepada pemilik kapal). Biaya operasional kapal di area tunggu, termasuk penggunaan bahan bakar untuk anchoring dan kebutuhan logistik awak kapal. Kerugian bagi pemilik muatan akibat tertundanya distribusi komoditas, terutama batubara, yang memiliki tenggat waktu pengiriman ke pembeli internasional.

Terganggunya Perencanaan Dermaga dan Layanan Kapal

Warta Kedatangan Kapal berfungsi sebagai dasar bagi otoritas pelabuhan dalam mengatur penempatan dermaga, tugboat, pilot, dan fasilitas pendukung lainnya. Keterlambatan penerbitan PKKA mengakibatkan tidak adanya kepastian jadwal layanan, sehingga perencanaan dermaga dan ketersediaan fasilitas pendukung menjadi tidak optimal. Kondisi ini berpotensi menyebabkan terjadinya idle time pada fasilitas pelabuhan. Efek Domino pada Operasional Kapal Lain

Keterlambatan kedatangan satu kapal dapat berdampak pada jadwal kapal lain yang sudah terencana. Misalnya, jika MV. MANZANILO tertunda masuk ke Balikpapan Coal Terminal, maka kapal lain yang sudah dijadwalkan setelahnya akan ikut mengalami keterlambatan. Efek domino ini dapat menimbulkan antrian panjang kapal yang masuk ke pelabuhan.

Menurunnya Efisiensi Sistem Inaportnet

Meskipun sistem Inaportnet dirancang untuk mempercepat pelayanan, keterlambatan penerbitan PKKA mengakibatkan sistem tidak dapat berjalan sesuai fungsinya. Data kapal yang seharusnya segera masuk ke dalam jadwal layanan tidak dapat diproses, sehingga mengurangi efektivitas digitalisasi pelayanan pelabuhan yang telah dicanangkan pemerintah.

Dampak terhadap Reputasi dan Kepercayaan Pengguna Jasa

Bagi pelabuhan yang melayani komoditas ekspor strategis seperti batubara, keterlambatan penerbitan dokumen dapat menurunkan tingkat kepercayaan pengguna jasa internasional. Mitra dagang dapat memandang bahwa layanan pelabuhan di Indonesia masih kurang efisien, yang pada akhirnya berpengaruh pada daya saing logistik nasional.

Potensi Risiko Keamanan dan Keselamatan Pelayaran

Kapal yang tertahan di area tunggu terlalu lama berpotensi menimbulkan risiko keselamatan, baik dari sisi navigasi (karena meningkatnya kepadatan kapal di area tertentu), maupun dari sisi keamanan (seperti pencurian atau kecelakaan laut). Keterlambatan PKKA yang memperlambat proses clearance kapal juga menghambat pengawasan oleh otoritas terkait, sehingga meningkatkan potensi risiko.

Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan penerbitan PKKA memiliki dampak langsung terhadap kelancaran proses pembuatan Warta Kedatangan, yang berakibat pada pelayanan kapal yang akan melaksanakan kegiatan di Balikpapan Coal Terminal

Keterkaitan waktu PKKA dengan Warta Kedatangan

PKKA merupakan dokumen dasar yang berisi izin resmi dan rencana lintasan kapal sebelum masuk alur pelabuhan. Tanpa dokumen ini, pihak agen tidak dapat secara resmi mengirimkan Warta Kedatangan kepada pihak syahbandar. Berdasarkan temuan, keterlambatan PKKA rata-rata 8–24 jam berdampak pada keterlambatan publikasi Warta Kedatangan rata-rata 8–24 jam, menunjukkan adanya time lag yang signifikan. Analisis faktor penyebab

Administrasi: Proses verifikasi berlapis dari berbagai instansi menyebabkan bottleneck, terlebih ketika dokumen yang diserahkan agen kapal tidak lengkap.

Koordinasi lintas instansi: Minimnya sinkronisasi antar pihak (otoritas pelabuhan, karantina, bea cukai, dan agen kapal) memperpanjang waktu penerbitan.

Teknologi dan sistem informasi: Gangguan sistem atau keterbatasan integrasi data antar instansi menjadi faktor teknis yang cukup dominan.

Implikasi operasional

Keterlambatan publikasi Warta Kedatangan mengganggu persiapan layanan pandu, tunda, dan tambat yang memerlukan informasi pasti mengenai kedatangan kapal. Kondisi ini dapat meningkatkan risiko demurrage serta memengaruhi reputasi pelayanan pelabuhan, khususnya bagi pengguna jasa internasional.

Perbandingan dengan literatur

Penelitian sebelumnya oleh (Erika Situmorang et al., 2024) menyatakan bahwa Keterlambatan penerbitan PKKA disebabkan oleh beberapa kendala diantaranya:

Dokumen seringkali tidak disetujui oleh sistem karena kurangnya ketersediaan pegawai di bidang sistem Simlala yang tidak siap melayani selama 24 jam. Hal ini dapat menghambat proses penerbitan dokumen PKKA dan pendaftaran Kapal Asing

Pemberitahuan error sering muncul, sehingga perusahaan harus melaporkannya kepada kesyahbandaran dan KSOP untuk mengevaluasi dokumen yang telah dikirim melalui aplikasi simlala

Kesalahan dalam menghitung tanggal kedaluwarsa dari PKKA lama ke PKKA yang baru dapat menjadi hambatan dalam perpanjangan dokumen karena akan memerlukan revisi yang harus dilaporkan ke KSOP perusahaan.

Penelitian sebelumnya oleh (Ginting, 2024) menyatakan bahwa keterlambatan penerbitan PKKA disebabkan oleh kesalahan penginputan data atau dokumen, sehingga mengakibatkan pengulangan dalam penginputan data atau dokumen di aplikasi SIMLALA dan dapat menyebabkan keterlambatan dalam penerbitan dokumen PKKA.

Penelitian sebelumnya oleh (Ronzon et al., 2025) menyatakan ada beberapa masalah yang dapat menghambat proses penerbitan PKKA diantaranya kurangnya pemahaman terhadap regulasi, hambatan teknis seperti keterbatasan ukuran dokumen unggahan, serta kendala sistem seperti pemeliharaan aplikasi dan gangguan jaringan internet.

TABEL KUNJUNGAN KAPAL DI PT ITL SHIPPING AGENCY							
BULAN JANUARI 2025							
NO	VESSEL NAME	PORT OF DISCHARGE	TIME ARRIVAL		WAKTU PENERBITAN PKKA		KETERANGAN
			DATE	TIME	DATE	TIME	
1	MV. SEA GRACE	KOREA	05/01/2025	10:00:00	04/01/2025	10:00:00	1 X 24 JAM SEBELUM KAPAL TIBA
2	MV. GREAT WENXIANG	MALAYSIA	10/01/2025	11:00:00	08/01/2025	11:00:00	2 X 24 JAM SEBELUM KAPAL TIBA
3	MV. XIN HAO	CHINA	12/01/2025	12:00:00	11/01/2025	12:00:00	1 X 24 JAM SEBELUM KAPAL TIBA
4	MV. YIN HAO	PHILIPINE	14/01/2025	13:00:00	14/01/2025	13:00:00	PKKA TERBIT > 1 X 24 JAM DARI WAKTU MAKSIMAL
5	MV. CAPTAIN J NEOFOTISTOS	PHILIPINE	16/01/2025	14:00:00	17/01/2025	14:00:00	PKKA TERBIT > 2 X 24 JAM DARI WAKTU MAKSIMAL
6	MV. MANZANILO	MALAYSIA	18/01/2025	15:00:00	17/01/2025	23:00:00	PKKA TERBIT > 8 JAM DARI WAKTU MAKSIMAL
7	MV. IVESTOS I	CHINA	20/01/2025	16:00:00	20/01/2025	00:00:00	PKKA TERBIT > 8 JAM DARI WAKTU MAKSIMAL
8	MV. SEA GRACE	KOREA	21/01/2025	17:00:00	21/01/2025	01:00:00	PKKA TERBIT > 8 JAM DARI WAKTU MAKSIMAL
9	MV. MANZANILO	MALAYSIA	22/01/2025	18:00:00	23/01/2025	02:00:00	PKKA TERBIT > 8 JAM DARI WAKTU MAKSIMAL
10	MV. SHAIL AL RAYAN	PHILIPINE	23/01/2025	19:00:00	24/01/2025	07:00:00	PKKA TERBIT > 12 JAM DARI WAKTU MAKSIMAL

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian deskriptif kualitatif terhadap kasus MV. Manzanilo di Balikpapan Coal Terminal, dapat ditarik beberapa kesimpulan utama yang menjelaskan hubungan kausal antara keterlambatan penerbitan PKKA dan hambatan dalam pembuatan Warta Kedatangan, serta implikasi operasional yang mengikuti:

Keterlambatan PKKA merupakan pemicu langsung tertundanya pembuatan Warta Kedatangan.

Dalam praktik lapangan ditemukan bahwa PKKA menjadi salah satu data/legitimasi yang wajib dimasukkan atau direferensikan dalam pengajuan warta. Ketika PKKA belum diterbitkan atau datanya tidak konsisten, pengajuan warta tidak dapat diselesaikan sehingga proses administrasi resmi untuk menyatakan kedatangan kapal tertunda.

Penyebab utama yang teridentifikasi meliputi ketidaksesuaian atau ketidaklengkapan dokumen kapal/agen, keterbatasan koordinasi dan komunikasi antar-aktor (agen, Ditjen Perhubungan Laut/instansi pelabuhan, serta pihak terminal),

kendala teknis pada sistem aplikasi daring (mis. kegagalan upload, downtime, atau kesalahan input). Ketiga faktor ini sering muncul bersamaan sehingga memperpanjang waktu penerbitan PKKA.

Dampak keterlambatan PKKA bereskalasi menjadi gangguan operasional nyata.

Dampak langsung pada pembuatan warta menyebabkan gangguan pada penjadwalan tambat (berth planning), penjadwalan pilot/towage, kesiapan peralatan dan tenaga bongkar-muat, serta pelaksanaan proses clearance oleh Bea Cukai, Imigrasi, dan Karantina. Secara kumulatif hal ini menurunkan efisiensi terminal, meningkatkan idle time kapal/alat, serta berpotensi menambah biaya operasional (mis. port stay, overtime).

Aspek legal-administratif dan reputasi agen ikut terdampak.

Keterlambatan penerbitan PKKA menempatkan agen pada posisi administrasi yang tidak sah atau terlambat memenuhi kewajiban, yang dapat mempengaruhi kredibilitas agen di mata otoritas pelabuhan dan operator terminal. Selain itu, keterlambatan berkepanjangan berisiko menimbulkan sanksi administratif sesuai ketentuan lokal.

Efektivitas proses penerbitan PKKA adalah penentu kelancaran administrasi kedatangan kapal. Temuan menunjukkan bahwa perbaikan pada proses penerbitan — baik dari sisi kesiapan dokumen, mekanisme koordinasi, maupun kinerja sistem digital — akan secara langsung mempercepat pembuatan warta dan menurunkan risiko gangguan operasional.

Ucapan Terima Kasih

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat, rahmat, dan karunia-Nya artikel ilmiah dengan judul “Analisis Keterlambatan Penerbitan PKKA Terhadap Pembuatan Warta Kedatangan MV. MANZANILO di Balikpapan Coal Terminal” dapat diselesaikan dengan baik. Penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan kontribusi dalam proses penyusunan artikel ini, antara lain:

1. Pimpinan dan staf Balikpapan Coal Terminal, yang telah memberikan izin, data, serta informasi yang relevan sehingga penelitian ini dapat terlaksana dengan lancar.
2. Kepala Cabang ITL Shipping Agency Balikpapan beserta jajarannya yang telah membantu mendidik saya dan mengajarkan berbagai hal tentang dunia pelayaran dan operasional pelabuhan.
3. Dosen pembimbing dan pengajar, yang telah memberikan arahan, masukan, dan motivasi selama proses penulisan artikel ini.
4. Rekan-rekan sejawat dan teman seperjuangan, yang senantiasa memberikan semangat, saran, serta bantuan baik secara langsung maupun tidak langsung.
5. Keluarga tercinta, atas doa, dukungan moral, serta pengorbanan yang menjadi sumber kekuatan penulis dalam menyelesaikan penelitian ini.
6. Kekasih saya yang selalu memberikan saya support dan pengarahan dalam mengerjakan artikel ini.

12

Penulis menyadari bahwa artikel ini masih memiliki keterbatasan dan jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi penyempurnaan penelitian di masa yang akan datang. Akhir kata, semoga artikel ini dapat memberikan manfaat serta menjadi tambahan wawasan bagi pembaca, khususnya dalam bidang kepelabuhanan dan pengelolaan dokumen kedatangan kapal.

Referensi

- [illegible]